

Zoals veel buurtvertegenwoordigers waarschijnlijk hebben gedaan, begon ik mijn lezing van de nieuwe omgevingsvisie met het zoeken naar passages waarin mijn buurt, de Brusselsepoort, werd genoemd. Dat was snel gebeurd: het waren er niet veel. Wat daarbij opviel, was dat álle genoemde passages over parkeren gingen, of onze buurt als mobiliteitsknooppunt. Wie de Brusselsepoort niet kent, zou bijna denken dat het slechts parkeerterrein met brede aanvoerwegen is. Het winkelcentrum krijgt meer Euregionale bezoekers, breidt dus uit en er komt extra parkeerruimte. Het Sint-Maartenscollege verhuist naar de Brusselsepoort, eveneens met extra parkeerbehoefte. En blijkbaar kon het nog meer: de opstellers van de visie schrijven zelfs dat de omgeving “zich leent voor de aanleg van een Park & Ride”.

Vanaf het begin zijn wij als buurt betrokken geweest bij gesprekken over parkeren en P&R-voorzieningen. Telkens werd ons verzekerd dat er meerdere P&R's zouden komen, langs de belangrijkste toegangswegen naar de binnenstad, zodat buurten juist ontlast zouden worden. Verkeer zou eerder worden afgevangen, niet meer door de wijk rijden, en doordat elke toegangsroute een eigen P&R zou krijgen, zou er geen extra verkeersdruk tussen buurten ontstaan. Het contrast met de nu voorliggende omgevingsvisie kan haast niet groter zijn. Meerdere P&R's? In heel West komt er slechts één. Aan de rand van de stad? Integendeel: midden in het gebied dat in de visie zelf wordt omschreven als het ‘Hart van West’.

In de eerdere overleggen over parkeervoorzieningen hebben onze buurtvertegenwoordigers steeds constructief meegedacht en locaties aangedragen die wél aan de rand van de stad liggen en geen verdere aantasting van de leefomgeving zouden veroorzaken. Voorstellen die ook uw raad dit jaar hebben bereikt. Des te pijnlijker is het dat onze buurt daarna volledig buiten de besluitvorming is gehouden. Er verscheen een rapport dat we pas recent, via Buurtgericht Werken, onder ogen kregen. De Informatiesessie Parkeren die onlangs werd georganiseerd, bleek bovendien besloten.

Over pijnlijkheid gesproken: ook de inhoud van het Goudappel-rapport scoort hoog. Zelden zo'n dappere poging gezien om op grond van willekeurige criteria, die ook nog eens verschillen van locatie tot locatie, zich zo beslist uit te spreken dat er maar één goede optie is. Maar met Goudappel rapporten hebben we inmiddels de nodige ervaring. Bij de vernieuwing van de Noorderbrug en de aanleg van de Randweg Noord door onze buurt heen werd plechtig beloofd dat dit niet tot extra verkeer zou leiden, omdat de Belvederelaan voor ontlasting zou zorgen. We weten inmiddels beter. Zelfs na een ingrijpende reconstructie, waarbij de Randweg Noord nu kandideert voor de langste weg in Maastricht zonder linksafoptie, staan er dagelijks rijen stilstaande auto's, op slechts enkele meters van woningen en scholen.

Een P&R aan de Via Regia — als enige in Maastricht-West — zal onvermijdelijk leiden tot verdere intensivering van dit verkeer. Dat betekent opnieuw een aantasting van de leefomgeving van Caberg, Malpertuis en de Brusselsepoort. Daarom doen we een dringende oproep aan uw raad: kies voor de leefomgeving van uw inwoners, niet voor het parkeergemak van bezoekers. Laat de Brusselsepoort een leef- en woonbuurt blijven, en niet een mobiliteitsknooppunt met parkeerterreinen.